

Luzern Zentrum

ÖV-Optimierung Kantonsspital Luzern



Luzern, 20. Februar 2013

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2 · Postfach 4306
6002 Luzern

Telefon 041 228 47 20
Fax 041 226 45 66
info@verkehrsverbund-luzern.ch
www.verkehrsverbund-luzern.ch

**ÖV-Optimierung
Luzerner Kantonsspital Luzern**

Schlussbericht

Verkehrsverbund Luzern

20. Februar 2013

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	4
1.1 Spital	4
1.2 Erschliessung	4
1.3 Anlasspunkte	5
1.4 Auftrag	6
2 Analyse	7
2.1 Gebädefrequenzen LUKS	7
2.2 Bauliche Entwicklung Areal LUKS	8
2.3 Neuralgische Punkte im Busnetz	8
2.4 Heutige Nachfrage Buslinien	9
2.5 AggloMobil due	11
2.6 Kapazitätsentwicklung Buslinien	12
2.7 Spange Nord	12
3 Schwachstellen / Probleme	13
3.1 Schwachstellen der ÖV-Erschliessung des Kantonsspitals	13
3.2 Schwachstellen der ÖV-Erschliessung im Umfeld des Kantonsspitals	13
4 ÖV-Linienführung	14
4.1 Variantenübersicht	14
4.2 Variante 0+	14
4.3 Variante 1	15
4.4 Variante 2	16
4.5 Variante 3	17
4.6 Variante 4	18
4.7 Detailbetrachtungen zur Linie 9	19
4.8 Vorschlag Postulat GLP-Fraktion	19
4.9 Erschliessung der umliegenden Gebiete	20
4.10 Erkenntnisse und Fazit	21

5 Strassenraum, Haltestelle und Zugänglichkeit	22
5.1 Heutige Situation	22
5.2 Neuordnung Haltestelle Nord	23
5.3 Verbesserung der Zugänglichkeit	26
5.4 Pfortneranlage Spitalstrasse Richtung Kreuzstutz	27
5.5 Fazit	30
6 Mobilitätsmanagement / Tarifverbund / Passepartout	31
7 Längerfristiger Horizont	32
7.1 Varianten	32
7.2 Fazit	33
8 Schlussbetrachtungen	34
8.1 Kernmassnahmen	34
8.2 Weiteres Vorgehen	34
9 Vernehmlassung	36

Arbeitsgruppe

<i>Roman Steffen</i>	<i>Verkehrsverbund Luzern</i>
<i>Daniel Walker</i>	<i>Verkehrsverbund Luzern</i>
<i>Salome Kruppenacher</i>	<i>Leiterin Stab Direktion LUKS</i>
<i>Adrian Uster</i>	<i>Immobilienmanager LUKS</i>
<i>Marc Amgwerd</i>	<i>VBL</i>
<i>Ernst Schmid</i>	<i>Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern</i>
<i>Karl Vogel</i>	<i>Stadt Luzern</i>

Bearbeitung

<i>Herbert Elsener</i>	<i>MSc ETH SIA</i>
<i>Peter Schoop</i>	<i>dipl. Ing. ETH/SVI</i>
<i>Maria Andreou</i>	<i>Sekretärin</i>
<i>Metron Verkehrsplanung AG</i>	<i>T 056 460 91 11</i>
<i>Postfach 480</i>	<i>F 056 460 91 00</i>
<i>Stahlrain 2</i>	<i>info@metron.ch</i>
<i>5201 Brugg</i>	<i>www.metron.ch</i>

1 Ausgangslage

1.1 Spital

Am Standort Luzern des Luzerner Kantonsspitals (LUKS) arbeiten heute rund 4'500 Mitarbeitende. Sie betreuen durchschnittlich täglich rund 1'500 PatientenInnen. Ebenfalls besuchen täglich ca. 500 Personen das Spital (an Spitzentagen bis 1'000). Für die Luzerner Psychiatrie (lups) arbeiten auf dem Campus Luzern weitere 150 Mitarbeitende. Zurzeit wird für das LUKS eine Standortstrategie entwickelt, in der festgehalten werden soll, wie sich das Spital künftig entwickeln will. In den nächsten Jahren ist ein weiterer Ausbau bzw. Umbau verschiedener Spitalanlagen vorgesehen. Überdies baut die Höhere Fachschule Gesundheit Zentralschweiz (HFGZ) auf dem Campus Luzern ein neues Schulgebäude. Bis zur geplanten Eröffnung im Jahr 2014 werden sich die Schülerzahlen auf rund 800 bis 900 Schüler verdoppeln.

1.2 Erschliessung

Das ausgedehnte Gelände liegt auf einer Kuppe in einer Ecke der Stadt Luzern nur wenige Kilometer vom Bahnhof Luzern entfernt zwischen Spitalstrasse und Friedentalstrasse. Das Hauptgebäude des Kantonsspitals und weitere Anlagen befinden sich teilweise in deutlicher horizontaler und v.a. vertikaler Distanz zur Spitalstrasse bzw. zur Bushaltestelle Kantonsspital.

Öffentlicher Verkehr

Das Areal ist heute mit den Linien 18 (via Kreuzstutz) und 19 (via Schlossberg) mit dem Bahnhof Luzern verbunden. Beide Linien verkehren je im 15-Min.-Takt, überlagert ergibt sich ab Bahnhof bzw. Kantonsspital ein 7.5-Min.-Takt. Verbesserungen der ÖV-Erschliessung des Kantonsspitals ergeben sich mit der Umsetzung des im Sommer 2012 beschlossenen Konzept AggloMobil due.

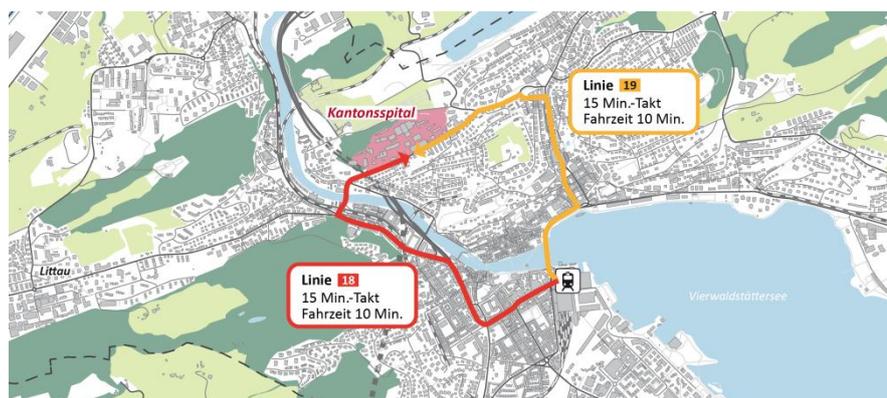


Abbildung 1:
Erschliessung mit den heutigen Linien

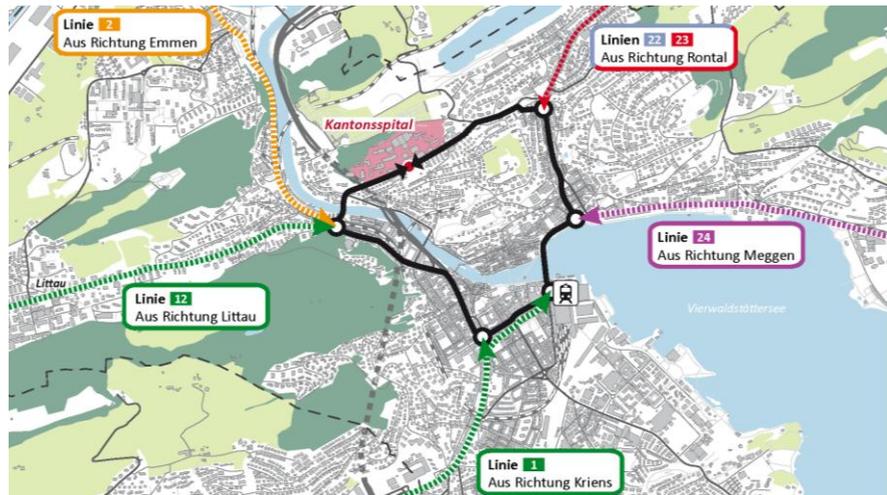


Abbildung 2:
Erreichbarkeit heute

Individualverkehr

Für den Individualverkehr stehen ein grosses Parkhaus an der Spitalstrasse sowie ein Parkplatz an der Friedentalstrasse zur Verfügung. Weitere Parkplätze sind verteilt im ganzen Areal angeordnet, sodass total rund 1'200 Parkplätze vorhanden sind. Das Parkierungsreglement des LUKS beinhaltet einen Sperrkreis für Arbeitnehmer, wohnhaft in den umliegenden Gemeinden (bis Kastanienbaum, Obernau, Emmenbrücke, Ebikon). Nichtsdestotrotz weist das Kantonsspital ein in Anbetracht der ÖV-Erschliessung hohes Verkehrsaufkommen beim MIV auf. Auch kommen die Parkieranlagen regelmässig an ihre Kapazitätsgrenzen.

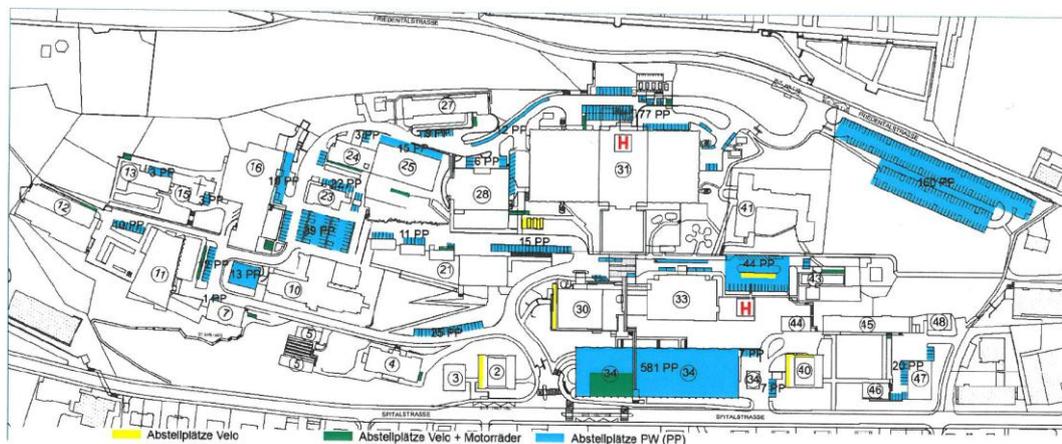


Abbildung 3:
Parkplatzsituation Kantonsspital, Quelle LUKS

1.3 Anlasspunkte

Das Hauptproblem der ÖV-Erschliessung bleibt - auch mit AggloMobil due - die Schnittstelle Bushaltestelle - Spitalgebäude. Die Höhendifferenz stellt für einen grossen Personenkreis ein Problem dar. Der derzeitige Lift beim Parkhaus liegt ungünstig zur Haltestelle, ist kaum sichtbar und unzureichend leistungsfähig (lange Wartezeiten).

Die Haltestellensituation ist heute, v.a. Richtung Schlossberg, wenig einladend. Der derzeitige 7.5-Min.-Takt zum Bahnhof, der durch zeitliche Staffelung der Abfahrtszeiten der

beiden Linien an sich gegeben ist, dürfte für den grössten Teil der Fahrgäste kaum ersichtlich sein.

Vor dem Hintergrund dieser in verschiedenen Belangen unbefriedigenden Situation reichte das LUKS ein Gesuch zu einem privat betriebenen und einer ausgewählten Kundenschaft vorenthaltenen "Shuttle" Bahnhof - Kantonsspital ein. Er sollte v.a. den oftmals älteren und sehbehinderten Klienten der Augenklinik, die mit dem Zug aus allen Teilen der Schweiz anreisen, eine einfachere, bequemere Verbindung ermöglichen. Das Gesuch wurde vom Regierungsrat aufgrund des bereits bestehenden und künftig noch erweiterten Angebots des ÖV abgelehnt.

Das Kantonsspital hat einer koordinierten ÖV-Planung mit Stadt und Verkehrsverbund Luzern unter der Voraussetzung, dass auch kurz- und mittelfristige Massnahmen für die Verbesserung der Erschliessung diskutiert werden, zugestimmt.

1.4 Auftrag

In dieser Studie soll die Problematik der ÖV-Erschliessung des Kantonsspitals (und der weiteren Anlagen auf dem Areal) vertieft untersucht werden. Als Ausgangslage haben alle Partner ihre Themen im Dokument Projektauftrag vom 21. August 2012 deponiert.

Es geht um die erwähnten Problematiken der Schnittstelle, der Erreichbarkeit und der Information. Dabei sind die Ausbauplanungen auf dem Areal zu berücksichtigen. Ebenso sollen Gebiete ausserhalb des Areals, die nicht (Sedel) oder mit AggloMobil nicht mehr (Haltestellen Jugendherberge und Urnerhof) erschlossen sind, einbezogen werden.

2 Analyse

2.1 Gebäudefrequenzen LUKS

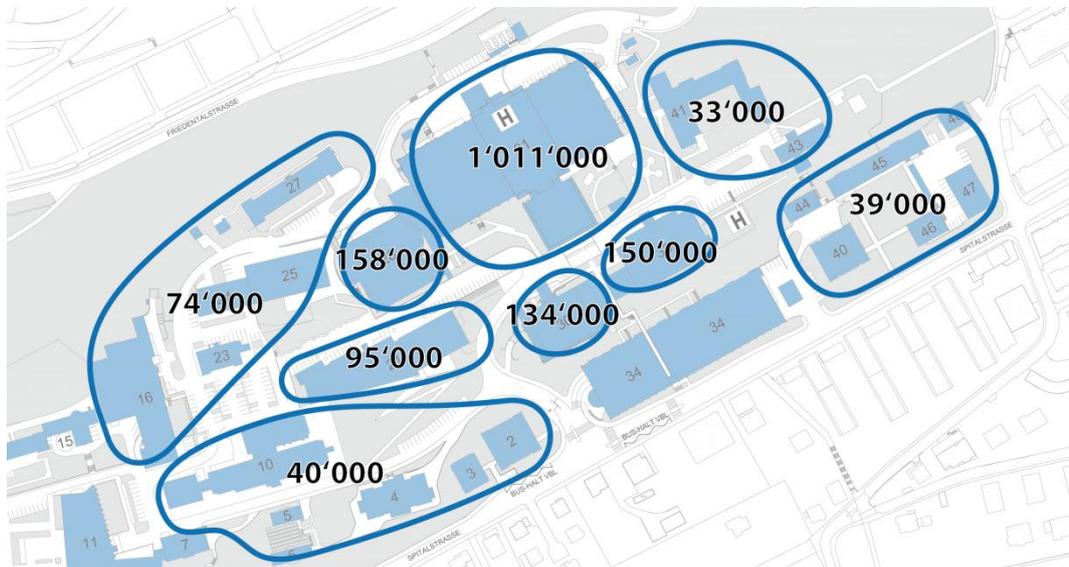


Abbildung 4:
Jährliche Personenbewegungen pro Gebäude / Arealteil
in absoluten Werten (ohne Psychiatrische Klinik),
Datenquelle: LUKS

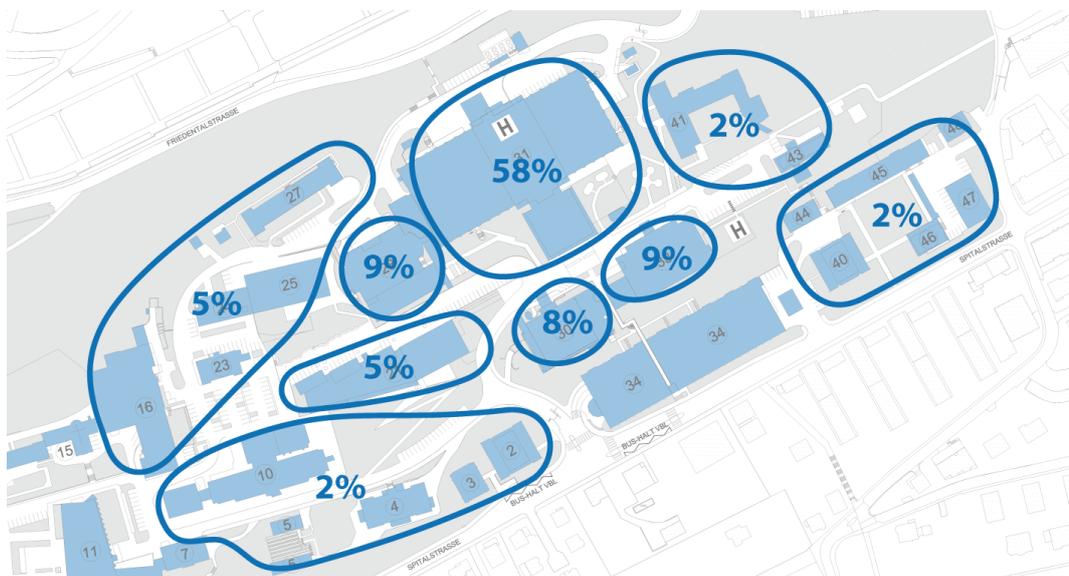


Abbildung 5:
Prozentuale Verteilung der Personenbewegungen auf einzelne
Gebäude / Arealteile (ohne Psychiatrische Klinik),
Datenquelle: LUKS

Die Abbildung 5 zeigt, dass drei Viertel der Frequenzen auf die 3 Gebäude "in der Mitte" (Hauptgebäude, Augenspital, Kinderspital) entfallen.

Die Personenbewegungen wurden aufgrund der Nutzfläche und der Personenkreise Mitarbeiter (Total 3'100), Patienten und Besucher abgeschätzt. Hingegen sind Kongresse (im Gebäude 10), die Psychiatrische Klinik sowie die HFGZ nicht berücksichtigt.

2.2 Bauliche Entwicklung Areal LUKS

Zurzeit wird eine Standortstrategie entwickelt, in der festgehalten werden soll, wie sich das Spital künftig entwickeln will. In den nächsten Jahren ist ein weiterer Ausbau bzw. Umbau verschiedener Spitalanlagen, aber auch der Schule, vorgesehen. Die Entwicklungsplanung für das Areal des Kantonsspitals ist im Gang, Ergebnisse sind Ende 2012 zu erwarten. Die nächsten Phasen sind laut LUKS die folgenden:

- Masterplan (Phase II) mit Freiraum- und Parkplatzplanung bis März 2013
- Grundlagen für die Ausschreibung eines ersten Teilprojekts bis im Sommer 2013
- Neubau HFGZ (heute auf viele Standorte verteilt) an einem Standort im Osten, Erhöhung der Studentenzahl auf ca. 800 - 900;

Realisierung voraussichtlich in folgenden Phasen:

- Baustart 2015
- Fertigstellung 2017
- Inbetriebnahme 2018

Mit den geplanten Immobilientwicklungen des LUKS und der HFGZ ergibt sich längerfristig eine Verschiebung der Schwerpunkte nach Osten.

In Erarbeitung ist weiter ein Erschliessungs- und Parkierungskonzept, welches von der Stadt im Rahmen der Genehmigung des Bebauungsplanes B 139 verlangt wird. Im Rahmen der Umbauten sollen die Parkplatzangebote im nördlichen Teil erweitert, das Parkhaus an der Spitalstrasse hingegen aufgehoben werden. Die alleinige Erschliessung der Parkplätze über die Friedentalstrasse soll zu einer Entflechtung sowie zu einer Entlastung des internen Strassennetzes führen.

2.3 Neuralgische Punkte im Busnetz

Die Problemstelle Kreisel Kreuzstutz mit Rückstau Richtung St. Karli - Spitalstrasse und die daraus folgenden Behinderungen für den Busbetrieb sind anerkannt. Ein Lösungsansatz ist im vbl-Bericht "Neuralgische Punkte im Luzerner Busnetz II" und auch im Agglomerationsprogramm der 2. Generation enthalten.

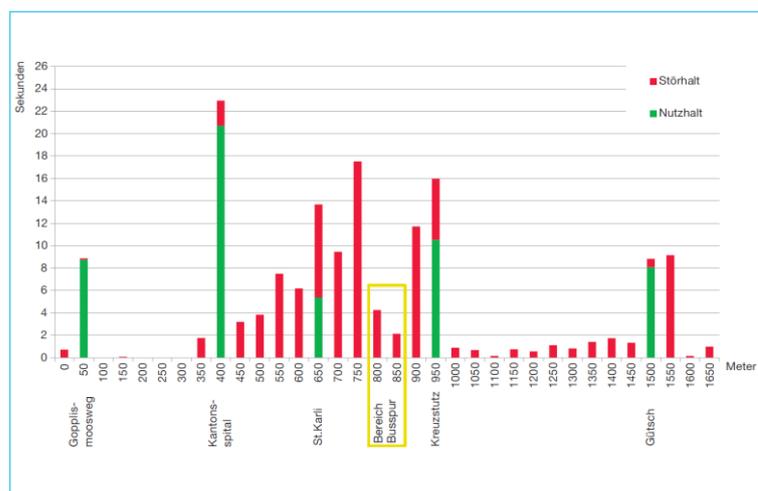


Abbildung 6:
Nutz- und Störhalte Gopplismossweg - Gütsch,
Quelle: Neuralgische Punkte im Luzerner Busnetz II, vbl 2012

2.4 Heutige Nachfrage Buslinien

Linie 9

Spitzenstundenauslastung 2010: Rund 15 - 20 Personen pro Kurs (15-Min.-Takt, Midi-bus)

Linien 18 und 19

Spitzenstundenauslastung 2010 (je ca. hälftig auf beide Linien verteilt):

- Rund 350 Fahrgäste während der Morgenspitze in Richtung Kantonsspital - Friedental (15-Min.-Takt)
- Rund 370 Fahrgäste während der Abendspitze in Richtung Bahnhof (15-Min.-Takt)

Mit dieser Auslastungsverteilung sind die Linien 18 und 19 keine Sonderfälle im Luzerner Busnetz.

Richtung Kantonsspital:

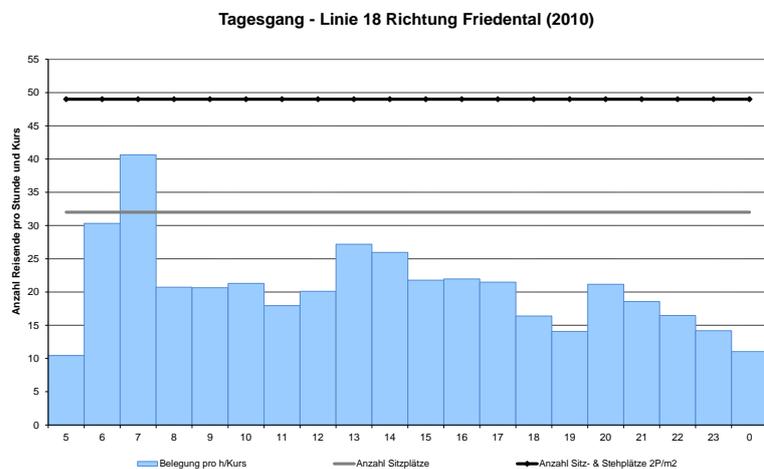


Abbildung 7:
Tagesganglinie der Linie 18 Richtung
Kantonsspital - Friedental

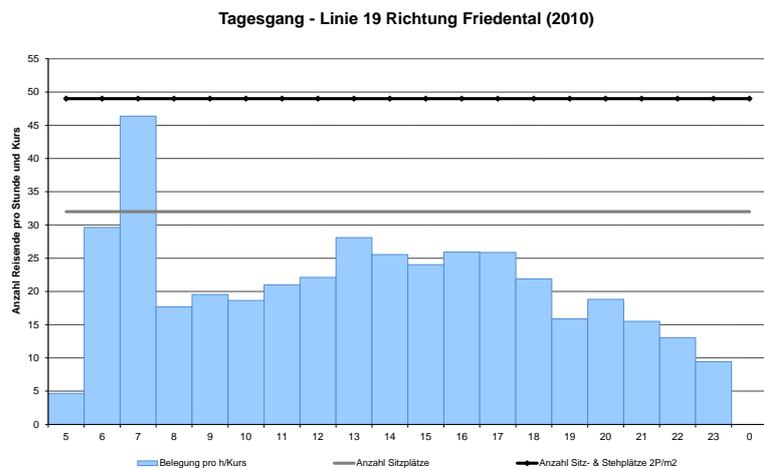


Abbildung 8:
Tagesganglinie der Linie 19 Richtung
Kantonsspital - Friedental

Richtung Bahnhof:

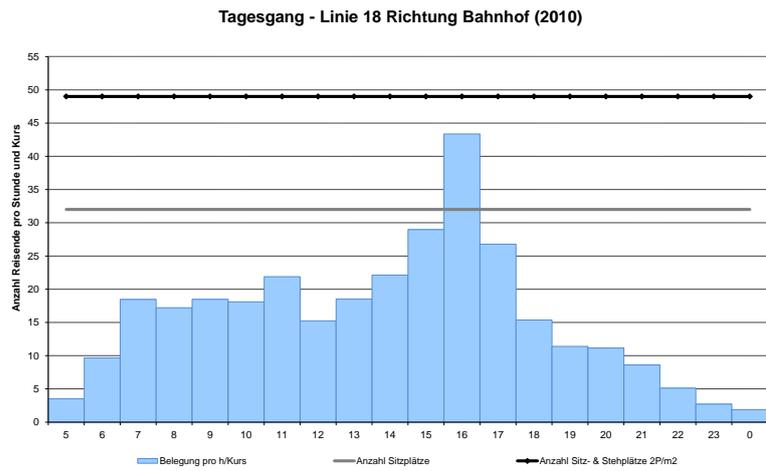


Abbildung 9:
Tagesganglinie der Linie 18 Richtung **Bahnhof**

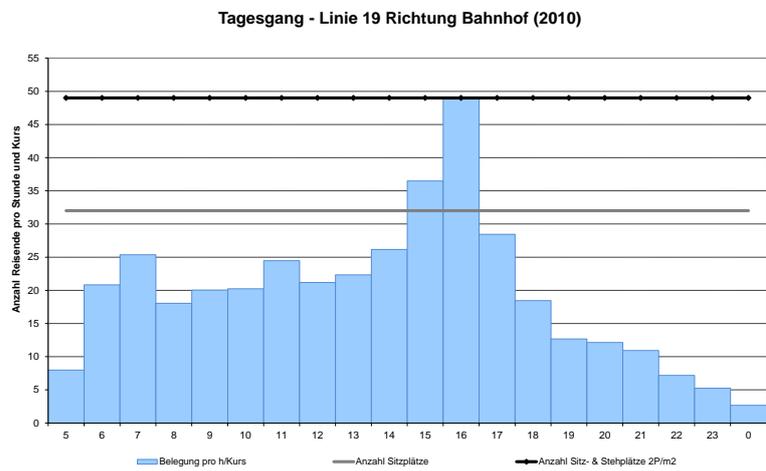


Abbildung 10:
Tagesganglinie der Linie 19 Richtung **Bahnhof**

2.5 AggloMobil due

Mit dem Konzept AggloMobil due ist vorgesehen, die Linie 18 neu als Tangentiallinie zu führen, zwischen den neuen Endpunkten Littau und Bahnhof Ebikon. Die Linie 19 soll neu im 7.5-Min.-Takt verkehren. Beide Massnahmen sind Teil des Kernmoduls von AggloMobil due. Sie führen zu einer deutlichen Verbesserung der Erreichbarkeit, sei es mit neu umsteigefreien Verbindungen (auch an weitere Bahnstationen), sei es durch die kürzeren Kursfolgezeiten. Neu ist auch die einheitliche Abfahrt aller Kurse ab Kantonsspital Richtung Stadt via Schlossberg. Es ist davon auszugehen, dass damit die Haltestelle Richtung Schlossberg gegenüber derjenigen Richtung Kreuzstutz an Bedeutung als Einsteigehaltestelle gewinnen wird.

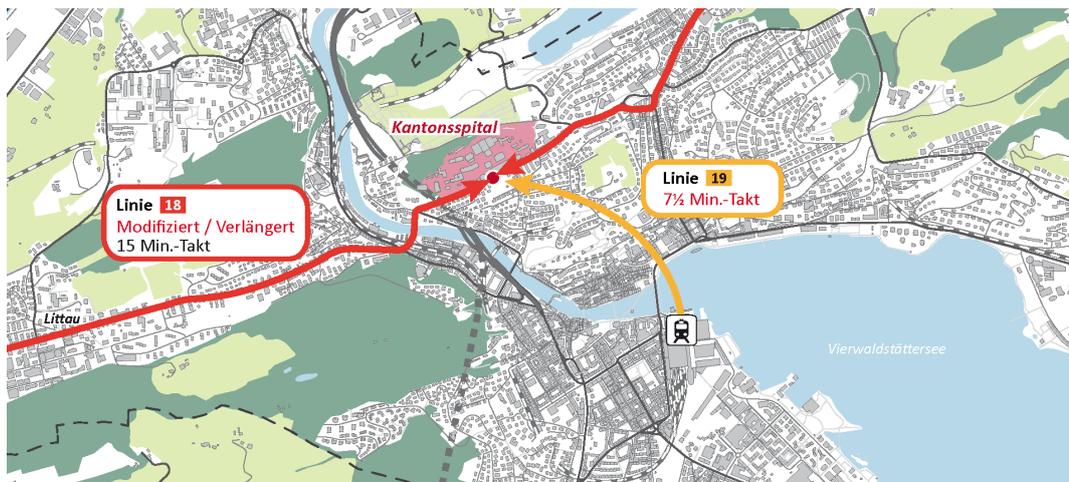


Abbildung 11:
Erschliessung mit dem künftigen Konzept AggloMobil due

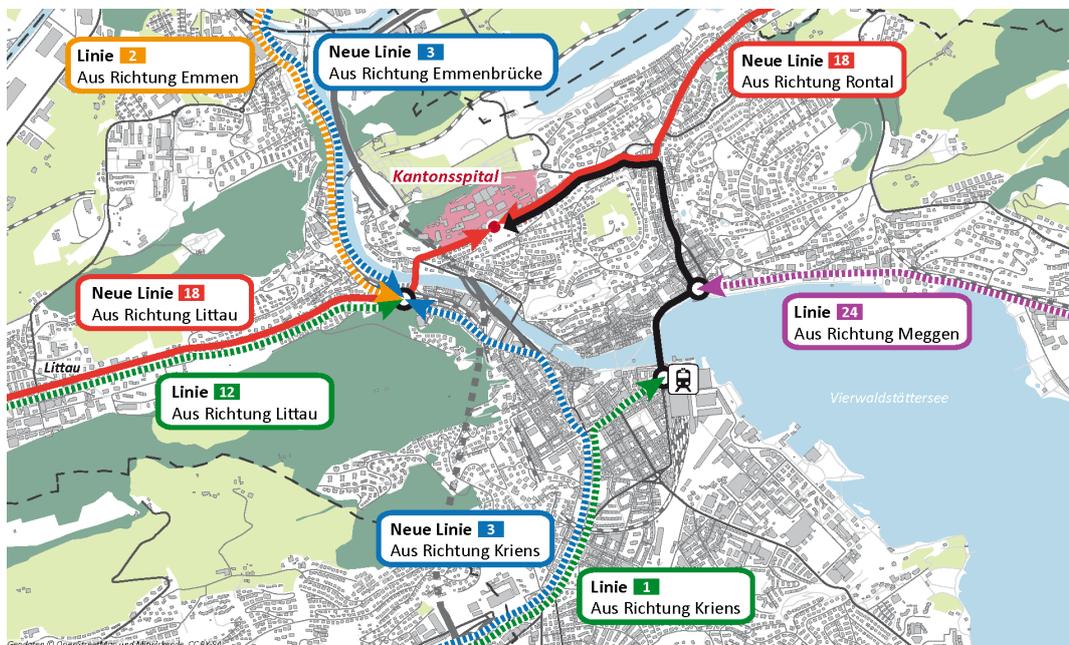


Abbildung 12:
Erreichbarkeit mit AggloMobil due

2.6 Kapazitätsentwicklung Buslinien

Linie 9

Mit AggloMobil due sind keine Takt- oder Kapazitätserhöhungen vorgesehen

Linien 18 und 19

Mit der Verdichtung auf den 7.5-Min.-Takt bei der Linie 19 und dem Einsatz von Gelenkbussen ergibt sich eine ausgeprägte Erhöhung der Kapazität.

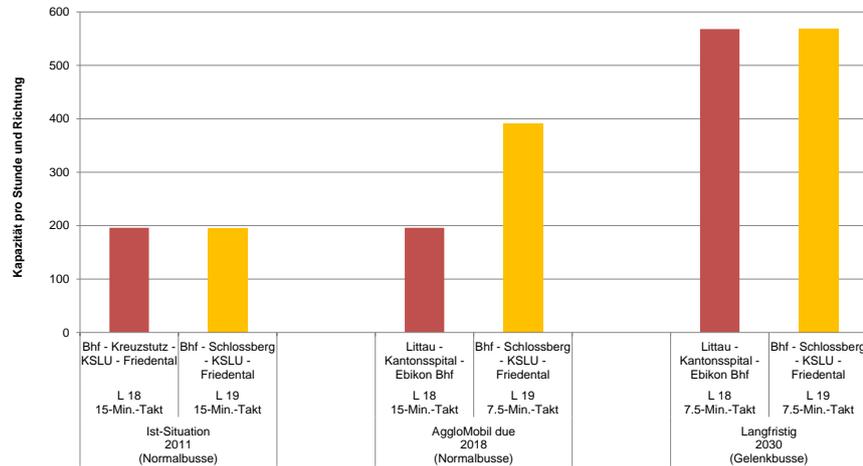


Abbildung 13: Kapazitätserhöhung bei Linien 18 und 19 mit AggloMobil due

2.7 Spange Nord

Die Spange Nord ist eine geplante Hauptverkehrsachse vom Schlossberg bis zur Fluhmühle und Teil des Gesamtsystems Bypass Luzern. Durch die sich derzeit in Projektierung befindende Spange Nord wird der nördliche Teil der Stadt Luzern beim Anschluss Lochhof (nordwestlich des Kantonsspitals) ans Nationalstrassennetz angebunden. Mit der Realisierung der Spange Nord (mit flankierenden Massnahmen) ist eine Entlastung der Spitalstrasse vom MIV zu erwarten, flankierende Massnahmen gegen unerwünschten Verkehr sind in Planung.



Abbildung 14: Ausschnitt aus Abbildung Gesamtsystem Bypass Luzern (Spange Nord in blauer Farbe), Quelle: www.bypasslu.ch

3 Schwachstellen / Probleme

3.1 Schwachstellen der ÖV-Erschliessung des Kantonsspitals

- Erschliessung mit den Linien 18 und 19: Zwei Abfahrtshaltstellen beim Kantonsspital
- Teilweise Kapazitätsprobleme (beim Einsatz von Normalbussen)
- Eingeschränkte Fahrplanstabilität (Staus auf den Zufahrten zum Kreuzstutz und teilweise Schlossberg)
- Entfernungen horizontal und vertikal zwischen den Bushaltstellen und den Eingängen
- Ungenügende Sichtbarkeit der Liftanlagen und unzureichende Wegführung zum Haupteingang
- Fehlender Witterungsschutz an der Abfahrtshaltstelle der Linie 19
- Keine Fahrgastinformation auf dem Gelände des Kantonsspitals
- Mässig ausgebautes Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter, Patienten und Besucher

Wie erwähnt werden die ersten zwei Schwachstellen mit AggloMobil due behoben, die Abfahrten in Richtung Stadt finden künftig alle an derselben Haltstelle statt und die Kapazität kann nachfragegerecht erhöht werden. Weitere Verbesserungen in Zusammenhang mit AggloMobil due sind die tangentielle Anbindung des Kantonsspitals sowie auch die Direktanbindung des Kantonsspitals an den ÖV-Verknüpfungspunkt Ebikon.

3.2 Schwachstellen der ÖV-Erschliessung im Umfeld des Kantonsspitals

- Verschlechterte Erschliessung der Jugendherberge mit AggloMobil due aufgrund neuer Route der Linie 18
- Keine ÖV-Erschliessung des Sedels
- Vergleichsweise geringe Fahrgastnachfrage auf der Linie 9 (Bramberg)

4 ÖV-Linienführung

4.1 Variantenübersicht

Im Folgenden werden alle untersuchten Möglichkeiten aufgezeigt, die Linie 19 und/oder die Linie 9 zugunsten einer besseren Erschliessung des LUKS zu modifizieren:

- **Variante 0+:** Führung der Linien gemäss AggloMobil due
- **Variante 1:** Führung der Linie 19 über das Spitalgelände zum Friedhof
- **Variante 2:** Führung der Linie 19 als Schlaufe durch das Spitalgelände im Gegenurzeigersinn
- **Variante 3:** Führung der Linie 19 als Schlaufe über die Friedentalstrasse im Gegenurzeigersinn
- **Variante 4:** Verlängerung der Linie 9 mit Linienendpunkt/Wendepunkt bei der Augenklinik

4.2 Variante 0+

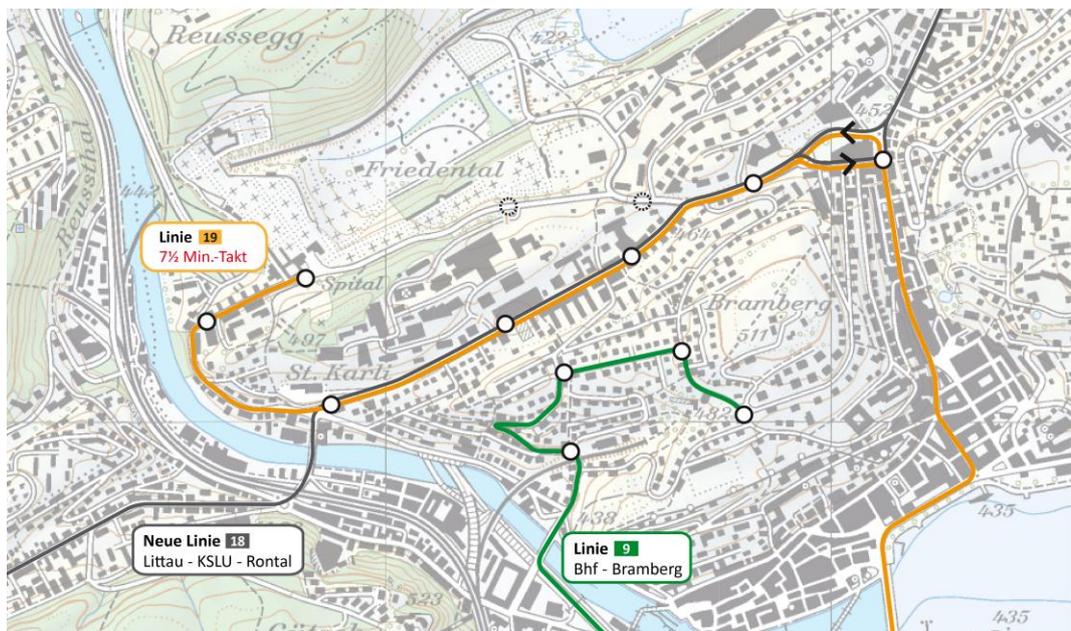


Abbildung 15:
Linienführung Variante 0+,
Führung der Linien gemäss AggloMobil due

Vor- und Nachteile

- + Klare Linienstruktur, keine Schlaufenfahrten
- + Eine Haltestelle Kantonsspital für alle Zu- und Wegfahrten der Linien 18 und 19
- Haltestellen Jugendherberge und Urnerhof nicht bedient
- keine Erschliessung / Haltestelle im Gelände
- Stau auf der Spitalstrasse

4.3 Variante 1

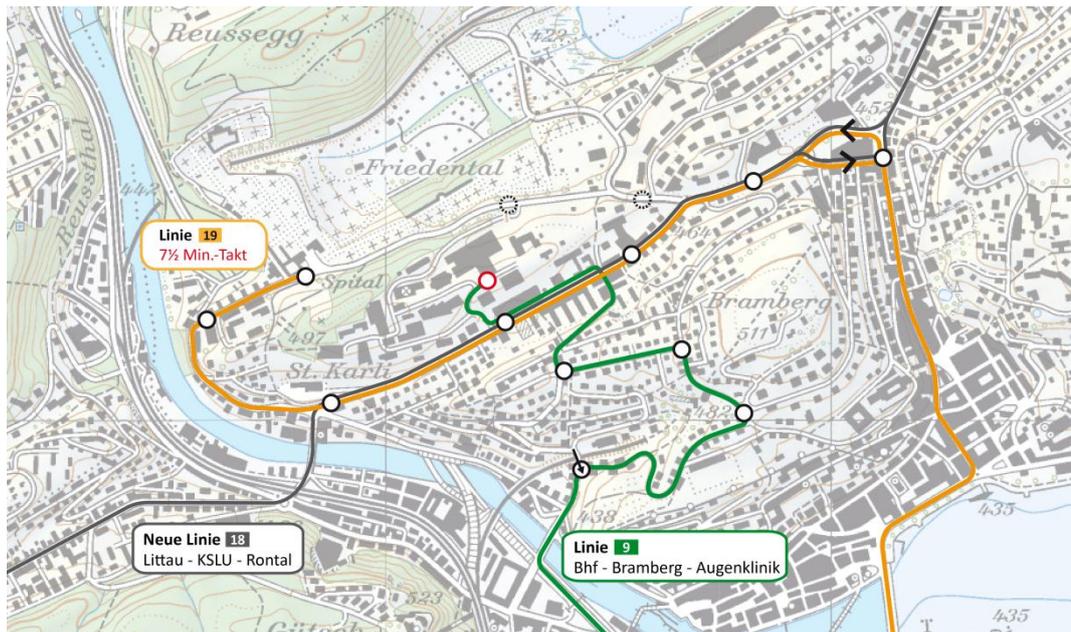


Abbildung 16:
Linienführung Variante 1,
Führung der Linie 19 über das Spitalgelände zum Friedhof



Abbildung 17:
Durchfahrt Spitalgelände

Vor- und Nachteile

- + Zusätzliche Erschliessung / Haltestelle im Spitalareal
- + Umfahrung des Staus auf der Spitalstrasse
- + Klare Linienstruktur, keine Schlaufenfahrten
- Haupteingang effektiv nicht besser erschlossen
- Haltestellen St. Karli (nur Linie 18), Reussport und Jugendherberge nicht bedient
- Umständliche Durchfahrt durch das Spitalgelände (Geometrie, Querschnitt)
- Lärmimmissionen auf dem Spitalgelände (lange Betriebszeiten)
- Nicht aufwärtskompatibel mit der Spange Nord

4.4 Variante 2

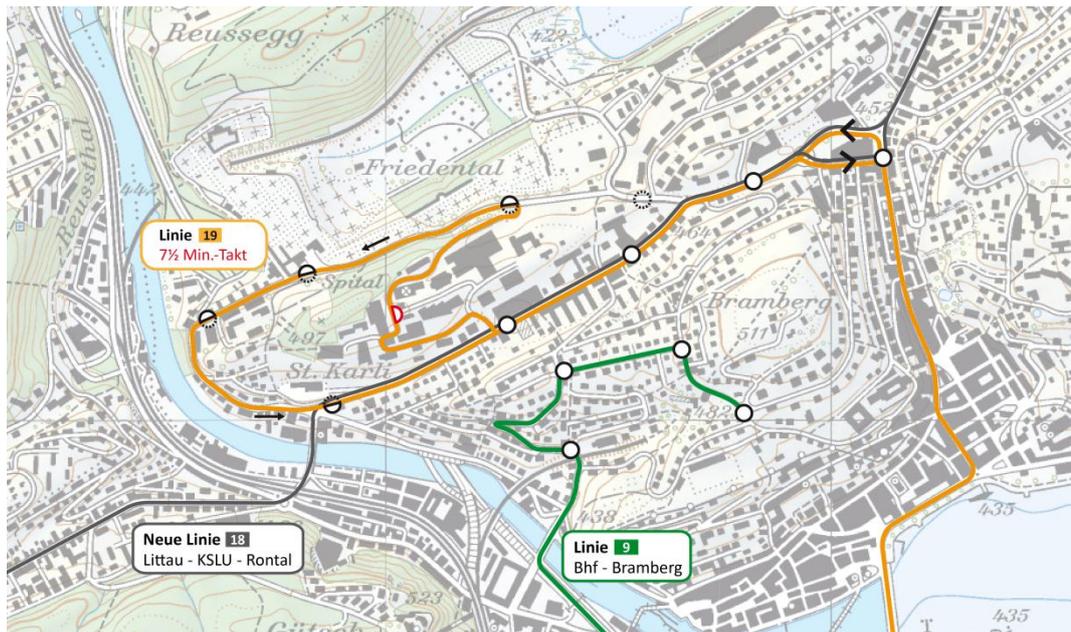


Abbildung 18:
Linienführung Variante 2, Führung der Linie 19 als Schlaufe
durch das Spitalgelände im Gegenuhzeigersinn

Vor- und Nachteile

- + Zusätzliche Erschliessung / Haltestelle im Spitalareal (eine Richtung)
- + Umfahrung des Staus auf der Spitalstrasse
- Nachteile Schlaufenfahrt, nur Bedienung in eine Richtung, Umwegfahrten, Problematik Ausgleichszeit
- Haltestelle Jugendherberge nicht bedient
- Umständliche Durchfahrt durch das Spitalgelände (Geometrie, Querschnitt)
- Lärmimmissionen auf dem Spitalgelände (lange Betriebszeiten)
- Nicht aufwärtskompatibel mit der Spange Nord

4.5 Variante 3

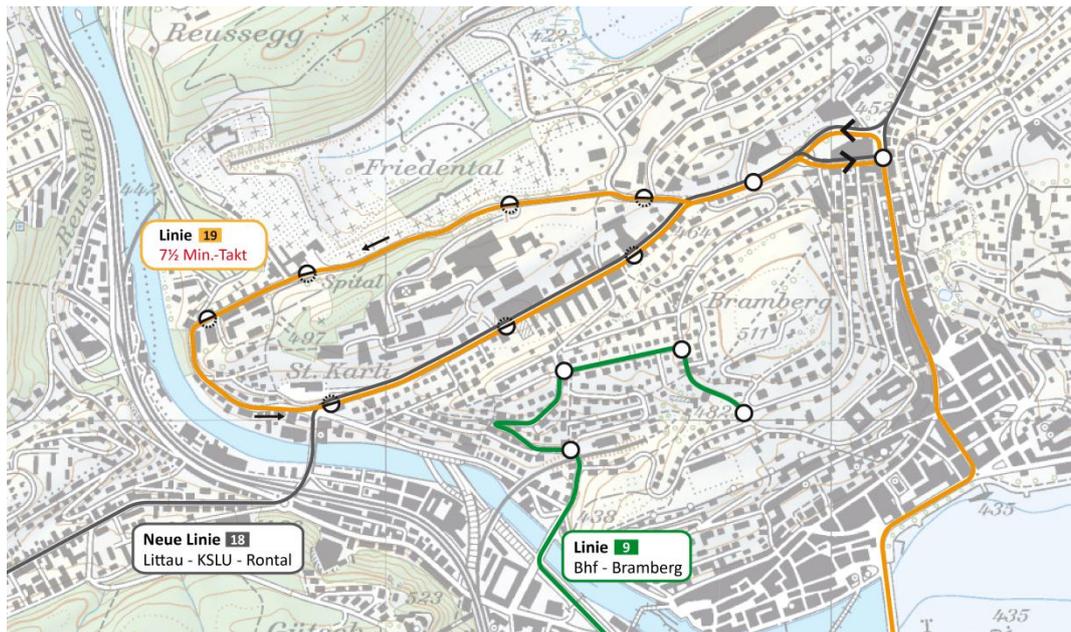


Abbildung 19:
Linienführung Variante 3, Führung der Linie 19 als Schlaufe
über die Friedentalstrasse im Gegenuhzeigersinn

Vor- und Nachteile

- + Umfahrung des Staus auf der Spitalstrasse
- Zugang zum LUKS von Seite Friedental (Orientierung, Topografie)
- Unterschiedliche Ankunft- und Abfahrtshaltestelle
- Nachteile Schlaufenfahrt, nur Bedienung in eine Richtung, lange Umwegfahrten, Problematik Ausgleichszeit
- Keine zusätzliche Erschliessung / Haltestelle im Spitalareal
- Nicht aufwärtskompatibel mit der Spange Nord

4.6 Variante 4

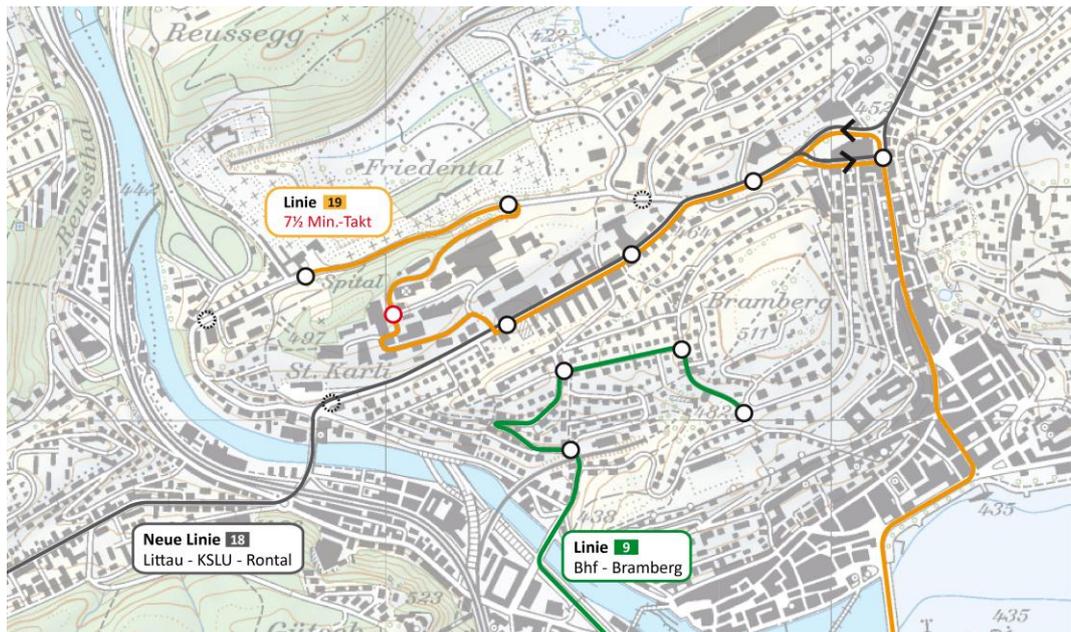


Abbildung 20:
Linienführung Variante 4, Verlängerung der Linie 9 mit Linien-
endpunkt/Wendepunkt bei der Augenklinik



Abbildung 21:
Diebold-Schilling-Strasse und Geissmattstrasse

Vor- und Nachteile

- + Klare Linienstruktur, keine Schlaufenfahrten
- + Eine Haltestelle Kantonsspital für alle Zu- und Wegfahrten der Linien 18 und 19
- + Zusätzliche «Feinerschliessung» der Augenklinik mit verlängerter Linie 9
- + Umsteigemöglichkeit beim Kantonsspital für Fahrgäste aus dem Raum Bramberg
- Zufahrt zum Spital bzgl. Verkehrssicherheit problematisch
- Haltestellen Jugendherberge und Urnerhof nicht bedient
- Stau auf der Spitalstrasse
- Veränderte Führung der Linie 9 im Raum Bramberg
- Nicht aufwärtskompatibel mit der Spange Nord

Bemerkung: Eine Verlängerung der Linie 9 bis zur Jugendherberge oder zum Sedel wird aufgrund der langen Umwegfahrten nicht empfohlen.

4.7 Detailbetrachtungen zur Linie 9

Bei einer Führung der Linie 9 wie in Variante 4 vorgeschlagen, sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Linienführung der Linie 9 im Raum Bramberg wie während dem Baustellenbetrieb
- Keine zusätzliche Erschliessungswirkung durch die Verlängerung
- Der heutige Betrieb weist einen optimierten Umlauf auf, eine Linienverlängerung bedingt ganztags ein zusätzliches Fahrzeug (rund 500'000 Fr. Mehrkosten pro Jahr)
- Die Diebold-Schilling- und die Geissmattstrasse weisen schmale Querschnitte auf, möglicherweise sind Parkplätze aufzuheben
- Ein Wendeplatz beim Haupteingang LUKS / Augenklinik für Midibus ist nötig

Vom Bahnhof zum Kantonsspital bleibt die Linie 19 die schnellste Verbindung:

- Linie 19 (via Schlossberg): 8 min (Fahrplan)
- Linie 9 (via Bramberg): 12 min (Schätzung)

Für Fahrgäste vom Pilatus- und Kasernenplatz zum Kantonsspital wird die Linie 9 jedoch zu einer attraktiven Verbindung. Es stellen sich daher folgende Fragen:

- Ist die Kapazität eines Midibusses mit der Verlängerung ausreichend?
- Wird die "Quartierbuslinie 9" zu einer ungewollten Konkurrenz der Linien 18 und 19?

4.8 Vorschlag Postulat GLP-Fraktion

Der Vorschlag einer neuen direkten Buslinie vom Bahnhof via Schwanenplatz - Grendel - Löwengraben - St.-Karli-Strasse zum Kantonsspital wurde geprüft.

Die Altstadt verfügt mit dem dichten Angebot an den Haltestellen Schwanenplatz, Bahnhof, Kantonalbank, Hirzenhof und Kasernenplatz über eine attraktive Buserschliessung. Die vorgeschlagene Buslinie würde daher die Funktion einer Punkt-Punkt-Verbindung zwischen Bahnhof und Kantonsspital, hingegen geringe Erschliessungswirkung im Bereich der Altstadt wahrnehmen.

Der Vorschlag wird aus folgenden Gründen verworfen:

- Die Führung durch die Fussgängerzone mit zeitweise sehr hohem Fussgängeraufkommen führt unweigerlich zu Konflikten mit Fussgängern.
- Die tiefe Beförderungsgeschwindigkeit und die "Behinderungen" in der Fussgängerzone schwächen die Attraktivität und haben auch Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität.
- Als problematisch werden die teilweise engen Querschnitte eingeschätzt, da die Linie je nach Nachfrage mit relativ grossen Gefässen betrieben werden müsste.
- Es ist auch davon auszugehen, dass aufgrund der Fussgänger- und Tempo-30-Zonen entlang der Route gegenüber der Linie 19 über den Schlossberg kein Reisezeitvorteil erzielt werden kann.
- Weiter sprechen die Konkurrenzierung der Linie 19, die fehlende Linksabbiegemöglichkeit beim Schwanenplatz und der nicht vorhandene zusätzlich erforderliche Raum auf dem Bahnhofplatz gegen eine solche Linie.

4.9 Erschliessung der umliegenden Gebiete

Mit der Variante 0+, Führung der Linien gemäss AggloMobil due, können die heutigen Haltestellen Jugendherberge und Urnerhof nicht mehr erschlossen werden.

Die heutigen Ein- und Aussteiger der Haltestelle Jugendherberge müssen auf die Haltestellen Rosenberg und Gopplismoosweg ausweichen. Diese Haltestellen werden künftig im 7.5-Min.-Takt in Richtung Löwenplatz / Bahnhof und im 15-Min.-Takt in Richtung Littau und Ebikon bedient, was die Nachteile bezüglich Erschliessungsqualität durch die etwas längeren Fusswege der heutigen Ein- und Aussteiger der Haltestelle Jugendherberge kompensieren dürfte. Zur Verkürzung der Fusswege wird vorgeschlagen, die Haltestelle Gopplismoosweg vor die Kreuzung Spital- / Friedentalstrasse zu verschieben. Der Mehrweg von der Haltestelle Jugendherberge zur verlegten Haltestelle Gopplismoosweg weist fast keinen Höhenunterschied auf.

Wichtig erscheint auch, dass die Signalisation zur Jugendherberge für die Buspassagiere angepasst wird. Auch könnte die Haltestelle "Gopplismoosweg" in "Gopplismoosweg / Jugendherberge" umbenannt werden, um die Orientierung für Ortsunkundige zu vereinfachen.

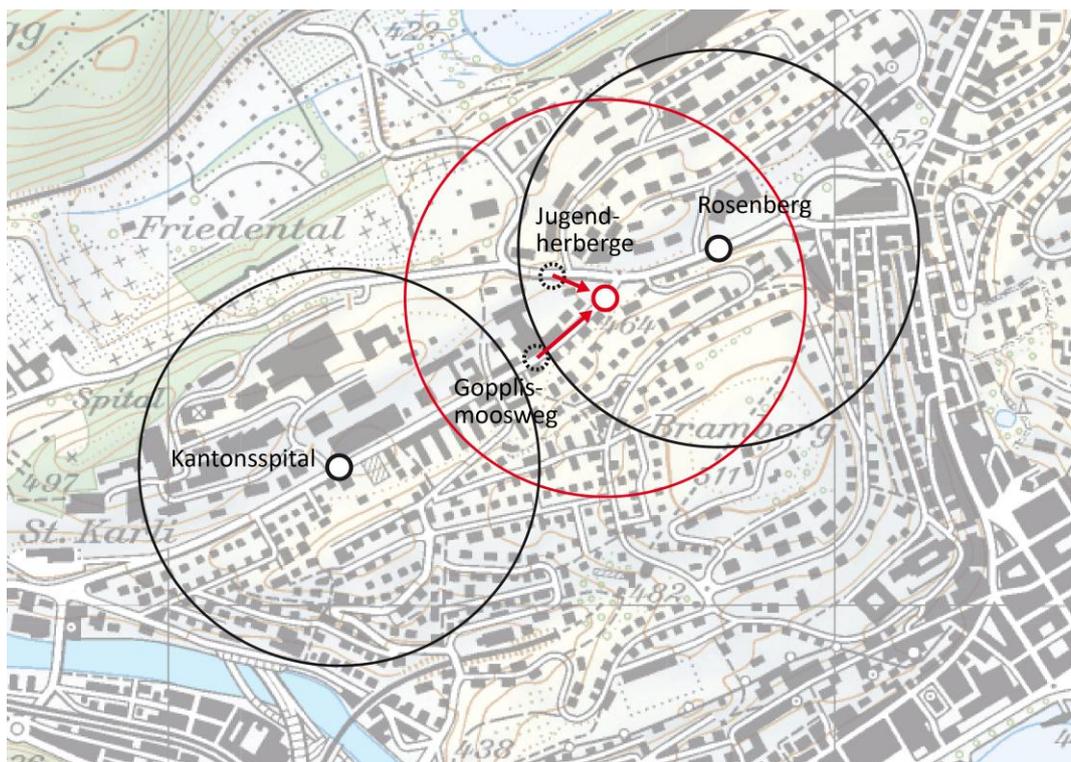


Abbildung 22:
Erschliessungsbereiche (300m-Radius) der weiterhin bestehenden Haltestellen Rosenberg und Kantonsspital sowie der verschobenen Haltestelle Gopplismoosweg / Jugendherberge

Die Bedeutung der wegfallenden Haltestelle Urnerhof ist aufgrund der Fahrgastfrequenzen (rund 30 Ein- und Aussteiger pro Tag) stark zu relativieren.

Die Erschliessung des Gebiets Sedel kann von den betrachteten Linien nicht übernommen werden. Wie erwähnt ist eine Verlängerung der Linie 9 bis zur Jugendherberge oder zum Sedel aufgrund der langen Umwegfahrten nicht zu empfehlen.

4.10 Erkenntnisse und Fazit

Erkenntnisse aus dem Variantenstudium

Anlässlich der Arbeitsgruppensitzung vom 6.11. 2012 wurde Folgendes festgehalten:

- Es wurden alle denkbaren Varianten, einschliesslich von Routen durch oder in das Areal, aufgezeigt.
- Das Grundproblem der Spitalstrasse (Stau vor dem Knoten Kreuzstutz) muss auf jeden Fall und kurzfristig gelöst werden.
- Seitens des Kantonsspitals wird darauf hingewiesen, dass mit den vorgesehenen Umbauten und den damit verbundenen Baustelleninstallationen eine Durchfahrt durch das Areal schwierig ist.
- Ein Wendepunkt für die Linie 9 beim Haupteingang wird seitens des LUKS kurz- bis mittelfristig (auch wegen Baustelleninstallationen) nicht als möglich erachtet. Längerfristig ist diese Variante mit den Bauabsichten ohnehin ausgeschlossen.

Fazit

- *Die aufgezeigten Varianten 1, 2 und 4 mit neuer Busroute durch/in das LUKS-Areal werden aufgrund des kaum vorhandenen Nutzens und der Umsetzungsprobleme nicht weiter verfolgt.*
- *Variante 3 ist aufgrund der ausgeprägten Nachteile durch die Schlaufenfahrt ebenfalls auszuschliessen.*
- *Die Variante 0+, wie im Konzept AggloMobil due vorgesehen, ist weiterzuverfolgen.*

5 Strassenraum, Haltestelle und Zugänglichkeit

5.1 Heutige Situation

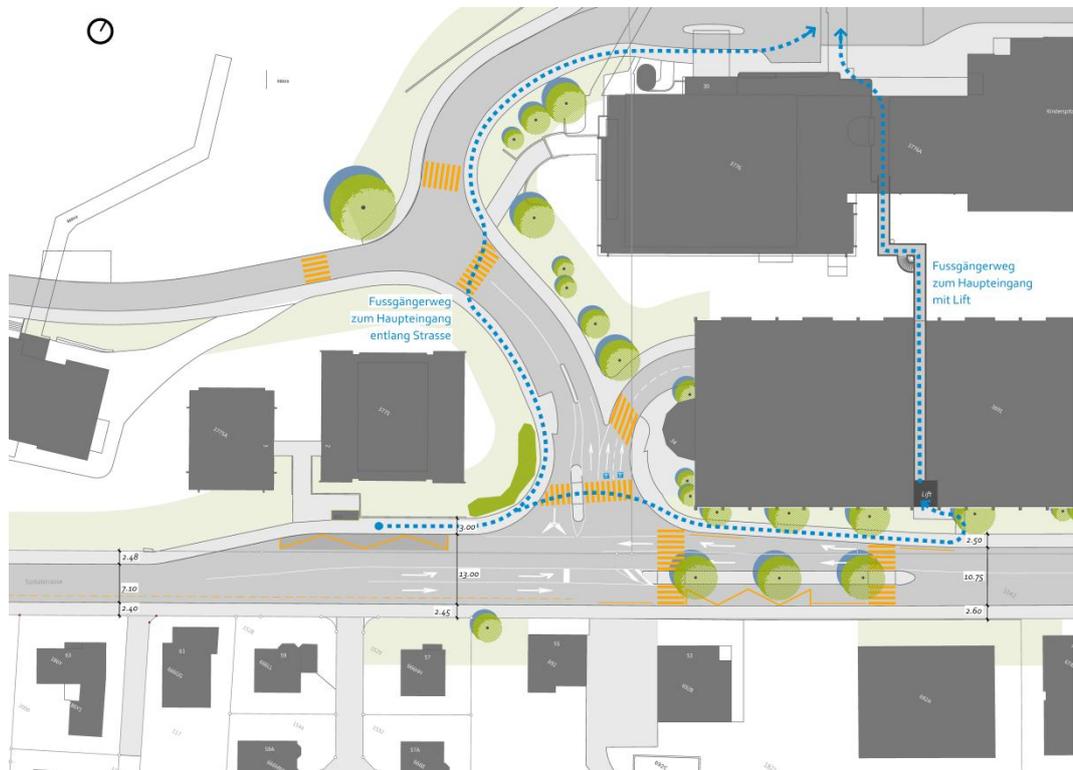


Abbildung 23:
Plandarstellung heutige Situation Haltestelle Kantonsspital mit
Zugangswegen zum Haupteingang



Abbildung 24:
Haltestellensituation Kantonsspital,
links Richtung Schlossberg, rechts Richtung Kreuzstutz

Merkmale Strassenraum und Haltestelle

- Versetzte Haltestellenlage
- Rückstau auf der Spitalstrasse, fehlende Möglichkeiten zur Busbevorzugung
- Zu kleine Warteräume bei den Haltestellen
- Fehlender Witterungsschutz an der Haltestelle Richtung Schlossberg

Merkmale Zugänglichkeit

- Ungenügende Sichtbarkeit der Lifтанlagen als Hauptzugang, insbesondere von der Haltestelle Nord (Richtung Kreuzstutz)

- Die vorhandene Liftanlage (2 Personenaufzüge) bedient auch die Parkgeschosse, dadurch entstehen teilweise lange Wartezeiten für die ÖV-Passagiere
- Der Fussgängerweg entlang der Strasse ist direkt, aber steil und auf schmalen Trottoirs verlaufend, beim Zugang via Lift sind neben den Wartezeiten auch Umwege in Kauf zu nehmen

Wie in Kapitel 2.1 aufgezeigt, entfallen drei Viertel der Gebäudefrequenzen auf die 3 Gebäude "in der Mitte" (Hauptgebäude, Augenspital, Kinderspital). Die Optimierung der Zugänglichkeit konzentriert sich daher auf diese Gebäude.

5.2 Neuordnung Haltestelle Nord

Es wird eine Verschiebung der nördlichen Haltestelle (Richtung St. Karli) vor das Parkhaus und eine Ausgestaltung als Fahrbahnhaltestelle mit grosszügigem Wartebereich vorgeschlagen, wo auch ein Witterungsschutz geschaffen werden kann (Abbildung 25). Um optional auch den Wartebereich der Haltestelle Süd (Richtung Schlossberg) zu vergrössern und aufzuwerten sowie um einen Witterungsschutz zu schaffen, muss auf private Grundstücke zugegriffen werden können. Insbesondere in Anbetracht der zunehmenden Bedeutung der Haltestelle Süd als Einsteigehaltestelle (einheitliche Abfahrt aller Kurse Richtung Stadt via Schlossberg) ist ein Übereinkommen mit den betroffenen Grundeigentümern anzustreben.

Bei der Haltestellenanordnung sind die Anforderungen bzgl. Durchfahrt der Notfallfahrzeuge ("144") von der Einsatzzentrale (Parkhausausfahrt, östlich der Haltestelle) in Richtung Kreuzstutz zu berücksichtigen. Folgende Varianten sind denkbar, um eine behinderungsfreie Durchfahrt zu ermöglichen:

- Zurückhalten des Verkehrs (MIV und Bus) mittels Ampelschleuse vor der Einfahrt der Notfallfahrzeuge in die Spitalstrasse
- Fahrbahnbreite von 6 m im Bereich der Haltestelle, davon 3 m als Sperrfläche markiert für die Durchfahrt der Rettungsfahrzeuge (Abbildung 26)
- Überfahrbarer Mittelstreifen im Haltestellenbereich (bedingt ein Fällen der Bäume)

Die Rechtsabbiegespur ist für die Verschiebung der Haltestelle aufzuheben. Rückstaus vom von der Parkhauseinfahrt auf die Spitalstrasse treten lediglich bei Störungen der Parkhaussschranke auf. Die Schranke öffnet sich auch, wenn alle Parkplätze besetzt sind. Die Aufhebung sollte daher keine Probleme verursachen. Es werden im Januar 2013 Stauraumbeobachtungen an 2 Tagen (9.00 - 10.00, 13.30 - 14.30 Uhr) durchgeführt (Derzeit sind wegen der Baustelle keine aussagekräftigen Erhebungen möglich).

Im Weiteren kann die Anzeige "Parkplätze besetzt" verlegt werden, sodass die Gefahr von Behinderungen weiter entschärft wird.

Mit der geplanten Verlegung des Parkhauses an die Friedentalstrasse stellt sich das Problem längerfristig nicht mehr.

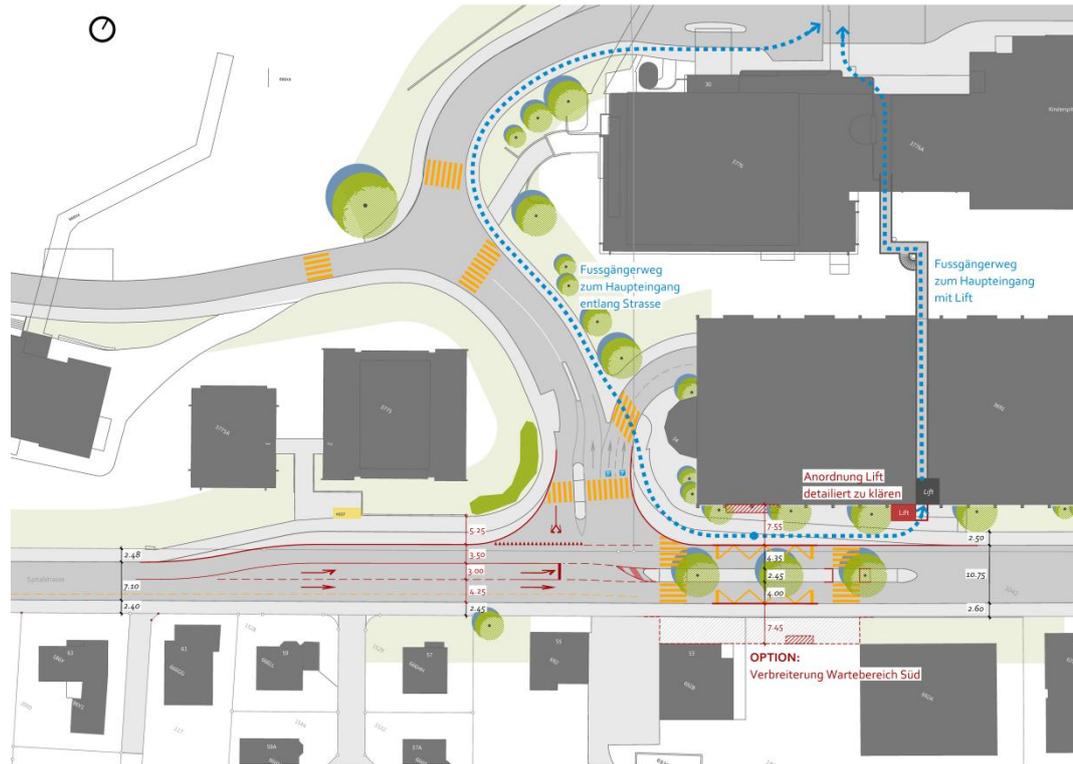


Abbildung 25:
 Plandarstellung Neuordnung Haltestelle Kantonsspital Nord
 mit optionaler Verbreiterung Wartebereich Haltestelle Süd

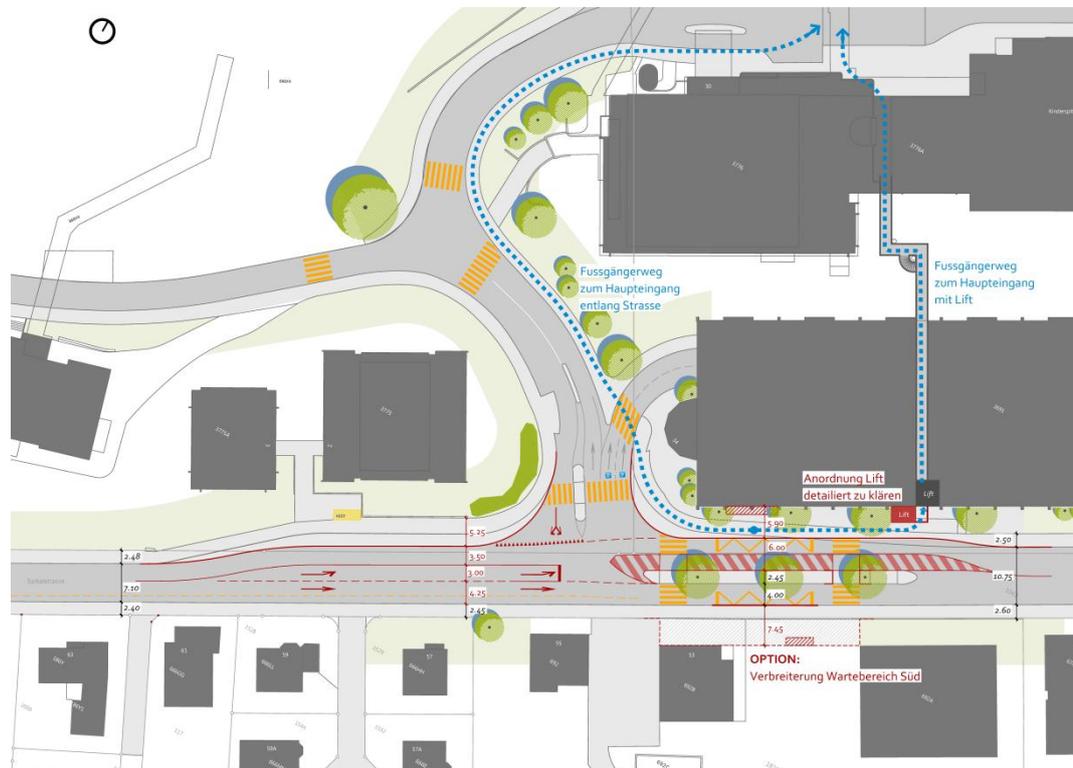


Abbildung 26:
 Plandarstellung Neuordnung Haltestelle Kantonsspital Nord
 optimiert für Durchfahrt Rettungsfahrzeuge mit optionaler Ver-
 breiterung Wartebereich Haltestelle Süd

metron



Abbildung 27:
links die neue Lage der Haltestelle Nord, rechts die heutige
Haltestelle Süd

Vor- und Nachteile

- + Anordnung beider Haltestellen zwischen den zwei Hauptzugängen
- + Grosszügigerer Aufenthaltsbereich bei mindestens einer Haltestelle möglich
- + Bus wird Pulkführer (Verminderung der Störhalte im Zulauf zum Kreuzstutz)
- + Raum der heutigen Haltestelle Nord kann optional für Busspur genutzt werden
- Grundstückserwerb nötig (bei Verbreiterung Wartebereich Haltestelle Süd)
- Spezielle Massnahmen zur Sicherstellung der Durchfahrt für Notfallfahrzeuge ("114")
- MIV muss beim Bushalt (kurz) warten

5.3 Verbesserung der Zugänglichkeit

Zur Verbesserung der Zugänglichkeit von den kompakt angeordneten Haltestellen werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Gut sichtbare Wegführung zu den Fusswegen in das Areal (Trottoirs entlang Stichstrasse zum Haupteingang)
- Gut sichtbare Wegführung zu den Liftanlagen
- Zusätzlicher Personenaufzug für Buspassagiere ohne Bedienung der Parkgeschosse
- Eventuell Erweiterung der Passerelle zwischen der Liftanlage und dem Haupteingang

Anmerkungen

- Die Ausbauplanung des LUKS sieht für die Verbesserung der Zugänglichkeit - in Abstimmung mit der Verlegung der Bushaltestelle - Folgendes vor:
 - 2013: Machbarkeitsstudien für zusätzlichen Personenaufzug
 - ab 2014: Realisierung des zusätzlichen Personenaufzugs
 - laufend: Verbesserung der Signalisation (Wegweisung, Aufschaltung Monitore Fahrgastinformationssystem)
- Eine Erweiterung der Liftanlage (ein zusätzlicher Personenaufzug) verletzt die Baulinie.
- Die Verbesserung der Erschliessung (Lift und Erweiterung Passerelle) muss auch in den Zusammenhang mit dem neuen Behindertengleichstellungsgesetz gestellt werden (BehiG).
- Ein behindertengerechter Zugangsweg ohne Lift ist aufgrund des Höhenunterschieds von rund 12 m zwischen Bushaltestelle und Haupteingang nicht realistisch (Mit 6% Steigung (BehiG) wäre eine Rampenlänge von rund 200 m erforderlich).

5.4 Pfortneranlage Spitalstrasse Richtung Kreuzstutz

Aufgrund des Rückstaus auf der Spitalstrasse und der heute fehlenden Möglichkeiten zur Busbevorzugung im Zulauf zum Kreisel Kreuzstutz werden Varianten einer Pfortneranlage mit unterschiedlich langen Busspuren auf der Spitalstrasse aufgezeigt.

Wie im Bericht "Neuralgische Punkte im Luzerner Busnetz II" aufgezeigt, treten die grössten Störhalte ab der Haltestelle St. Karli (im Bereich der Kurve und auf der Brücke) auf. Da eine Busspur in diesem Bereich räumlich schwierig zu realisieren ist, könnte der Verkehr auf der Spitalstrasse zurückgehalten und vom Bus auf einer separaten Spur überholt werden.

Die Busspur könnte anstelle des bergseitigen Trottoirs oder zusätzlich dazu angeordnet werden könnten. Es bedarf dazu einer Ausweitung des Querschnitts bzw. einer Versetzung der hangseitigen Stützmauer um rund 1 bzw. 3 m. Gemäss Aussagen der Vertreter des Kantonsspitals wird der (nicht behindertengerechte) Fussweg oberhalb der Spitalstrasse kaum benutzt. Veränderungen der Wegführung (wie in Abbildung 31) dürfen in Betracht gezogen werden.

Die Wirkung einer Pfortneranlage im aufgezeigten Bereich müsste detailliert geklärt werden. Auch müssten die Auswirkungen der Dosieranlage auf das Quartier und möglicher Ausweichverkehr auf die Friedentalstrasse bei detaillierteren Betrachtungen berücksichtigt werden.



Abbildung 28:
Übersicht Spitalstrasse von St. Karli bis Kantonsspital

metron



Abbildung 29:
Spitalstrasse zwischen St. Karli und Kantonsspital

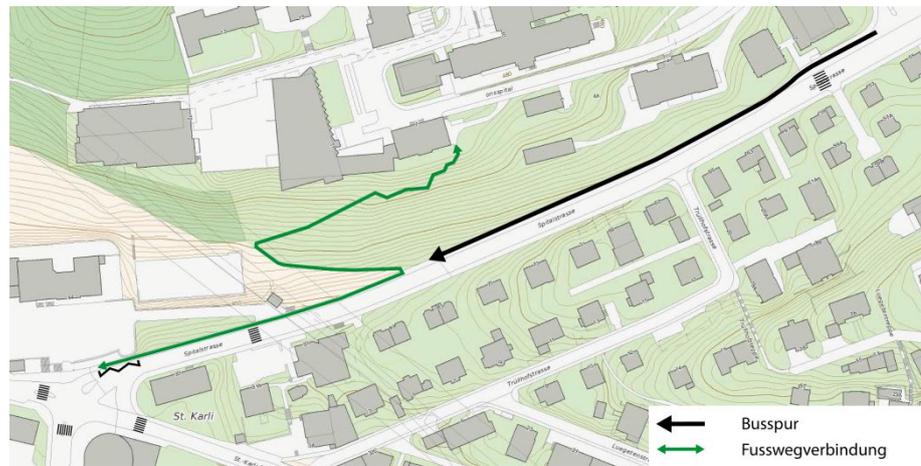


Abbildung 30:
Schema Pförtneranlage / Busspur kurz



Abbildung 31:
Schema Pförtneranlage / Busspur lang

metron

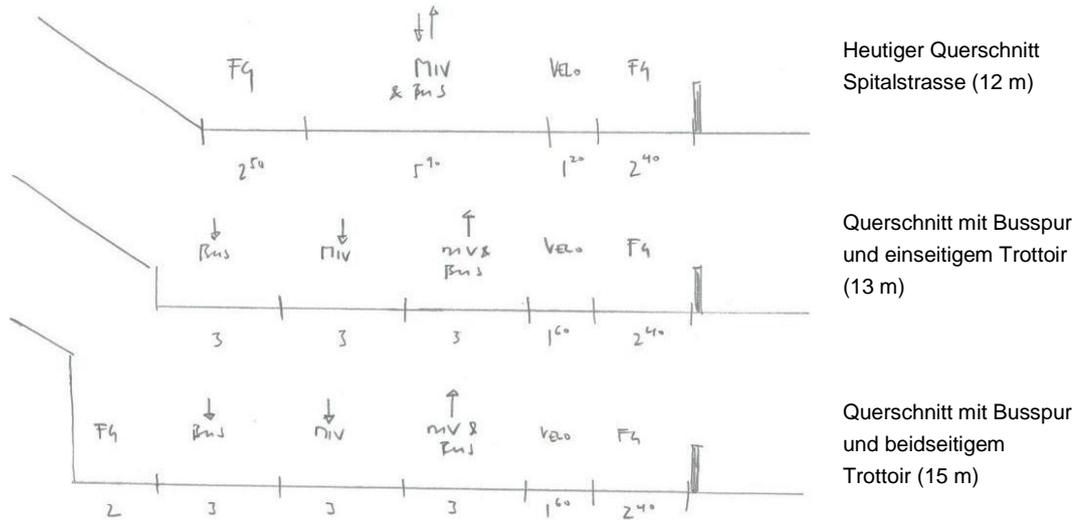


Abbildung 32:
Querschnitte Busspur Spitalstrasse

Vor- und Nachteile

- + Busbevorzugung der Linien 18 und 19, Vermeidung der Störhalte aufgrund des Rückstaus auf den Kreisell Kreuzstutz
- Je nach Variante relativ grosser baulicher Aufwand (Stützmauern, Verlegung Fussweg)
- Je nach Ausführung Wegfall des spitalseitigen Trottoirs

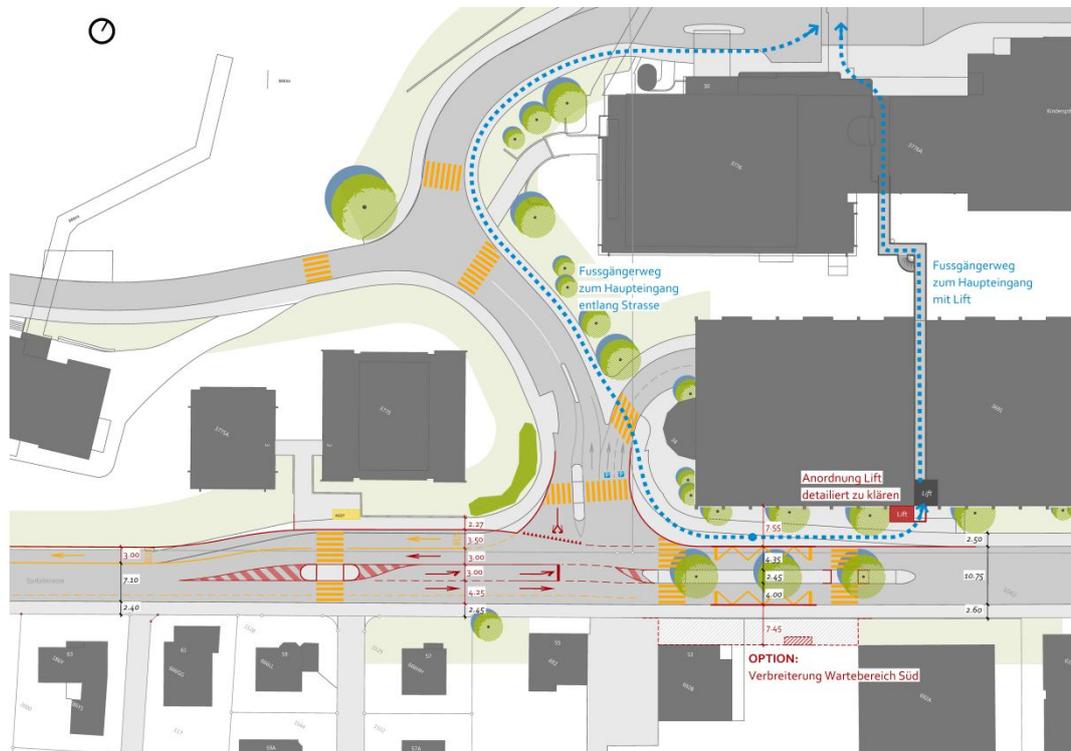


Abbildung 33:
Plandarstellung Neuordnung Haltestelle Kantonsspital Nord
und Busspur Richtung Kreuzstutz

5.5 Fazit

Fazit Kapazitäten

- *Entschärfung bzw. Behebung der heutigen Kapazitätsengpässe gemäss AggloMobil due durch*
 - *zweckmässige Gefässgrössen auf den Linien 18 und 19; und/oder*
 - *Verdichtung des Angebots auf der Linie 19*

Fazit Haltestelle

- *Die vorgeschlagene Grundanordnung der Haltestelle als "Paket" zwischen Spitalzufahrt und Lift wird zur Weiterbearbeitung empfohlen.*
- *Mit der Anordnung als Fahrbahnhaltestelle kann der Wartebereich vergrössert und eine gewisse Busbevorzugung (Bus als "Pulkführer" Richtung St. Karli) erreicht werden.*

Fazit Zugänglichkeit

- *Hauptzugänge zum Spitalgelände sind einerseits die Liftanlagen beim Parkhaus und andererseits die Trottoirs entlang der Stichstrasse zum Haupteingang.*
- *Der Bau eines zusätzlichen Personenaufzugs und die Neuordnung der Haltestellen werden in Form eines gemeinsamen Projekts des LUKS und der Stadt Luzern zur Weiterbearbeitung empfohlen.*

Fazit Pförtneranlage

- *Die Busbevorzugung Richtung Kreuzstutz soll als erstes mit einer Umgestaltung der Haltestelle Kantonsspital angestrebt werden.*
- *Eine Pförtneranlage muss dann konkret weiterverfolgt werden, wenn die obige Massnahme keine ausreichende Wirkung zeigt.*

6 Mobilitätsmanagement / Tarifverbund / Passepartout

In der Diskussion zeigte sich die Möglichkeit und Bereitschaft der betroffenen Akteure zur Konkretisierung folgender Massnahmen:

- Job-Abo (Beteiligung des Arbeitgebers LUKS an den ÖV-Kosten der Mitarbeitenden)
- Beratungsangebot "Mobilitätsmanagement in Unternehmen"
- Broschüre mit Hinweisen zur Erreichbarkeit mit dem ÖV für Patienten in der Patientenbestätigung.
- Rückerstattung Fahrpreis bzw. Rückfahrbillett (analog zum Emmen Center)
- Bildschirm mit Echtzeitanzeigen der Abfahrten in den wichtigsten Spitalbauten (Fahrgastinformationssystem)

Fazit

Es wird empfohlen, im Jahr 2013 ein Modul Mobilitätsmanagement voranzutreiben. Massnahmen sollen bestimmt und deren Finanzierung geplant werden.

7 Längerfristiger Horizont

7.1 Varianten

Für einen längerfristigen Horizont sind folgende Entwicklungen miteinzubeziehen:

- Bauliche Entwicklungen Areal LUKS (siehe Kapitel 2.2)
- Spange Nord (siehe Kapitel 2.7)

Es ergeben sich daraus folgende Varianten für eine längerfristige Erschliessung des Kantospitals:

- **Variante a:** Alle Linien auf Spitalstrasse, "Busterminal" an der Spitalstrasse im Bereich des heutigen Parkhauses mit optimaler Einbindung in das Erschliessungssystem
- **Variante b:** Führung der Linie 19 (und allenfalls weiterer Linien) durch das Gelände LUKS zur Friedentalstrasse, Linie 18 weiterhin auf Spitalstrasse

Im Fall der Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern gilt es längerfristig, das Busnetz auf diese Infrastruktur und ihr dichtes Taktangebot auszurichten. Denkbar ist auch eine direkte Buslinie zwischen den ÖV-Verknüpfungspunkten Zentrum Nord (Emmenbrücke) und Zentrum Ost (Ebikon) via Sedel.

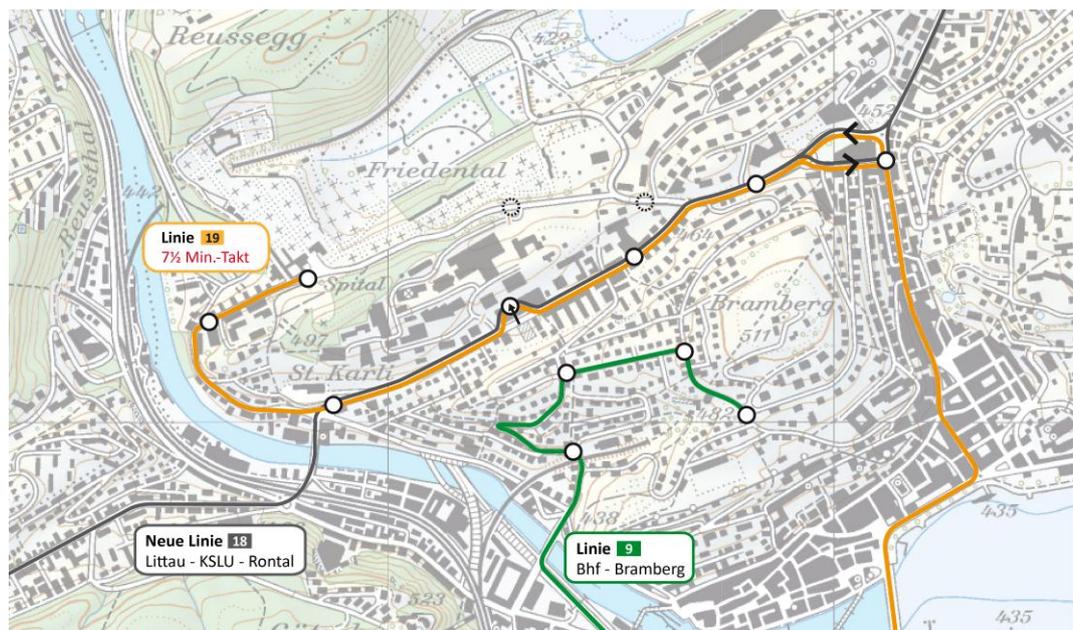


Abbildung 34:
Längerfristige Erschliessung, Variante a

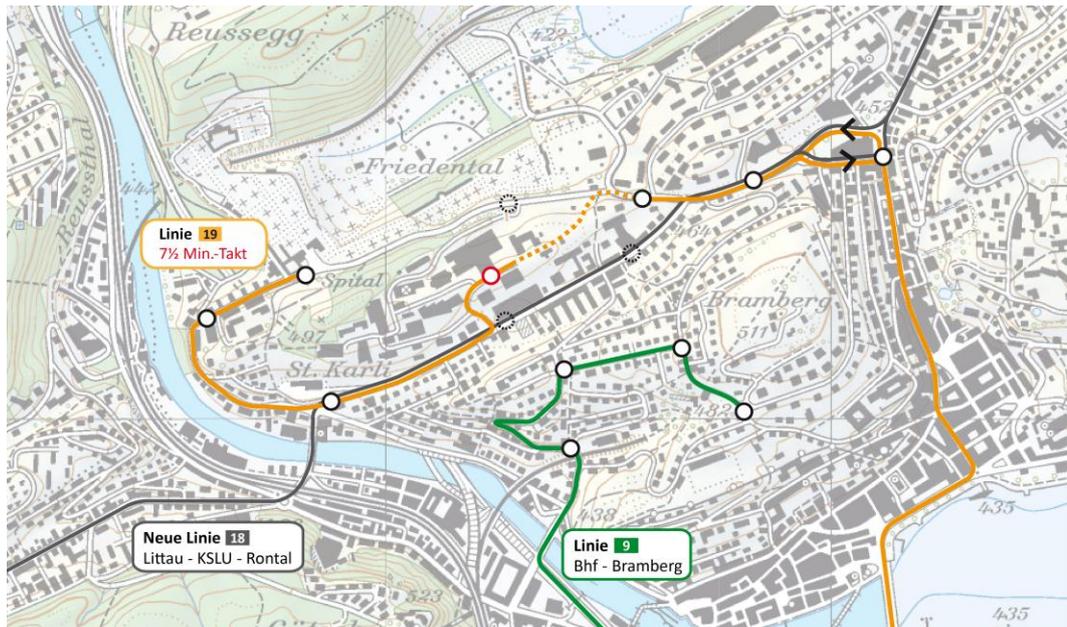


Abbildung 35:
Längerfristige Erschliessung, Variante b

Aufgrund der Ungewissheiten bezüglich der Spange Nord und den baulichen Entwicklungen des Kantonsspitals wurde keine detaillierte Variantenbeurteilung vorgenommen. Aus heutiger Sicht lässt sich jedoch festhalten:

- Die Variante b soll wegen der heute geplanten baulichen Entwicklung des LUKS, des sehr schwierigen Anschlusses an die Friedentalstrasse und damit des Aufwandes nicht weiterverfolgt werden.
- Die Variante a soll weiterverfolgt werden:
 - Mit der Realisierung der Spange Nord ist eine Entlastung der Spitalstrasse vom MIV zu erwarten. Die Entlastung ist mit flankierenden Massnahmen bewusst zu fördern.
 - Die entsprechenden Flächen für den künftigen Busterminal sind bei der Ausbauplanung des LUKS zu reservieren.

7.2 Fazit

- Die Erschliessung des Kantonsspitals mit dem öffentlichen Verkehr ist auch in Zukunft über die **Spitalstrasse** zu gewährleisten.
- In diesem Sinn ist die **Variante a**) mit einem "Busterminal" an der Spitalstrasse (im Bereich des heutigen Parkhauses) und optimaler Einbindung in das Erschliessungssystem des Kantonsspitals weiterzuverfolgen.
- Zu verzichten ist daher auf eine Durchfahrt von Buslinien durch das Areal gemäss der Variante b)
- Die entsprechende Raumsicherung ist im Rahmen der Ausbauplanung des LUKS anzugehen.

8 Schlussbetrachtungen

8.1 Kernmassnahmen

Die Arbeitsgruppe beurteilt das Variantenstudium als umfassend und ist der Meinung, dass mit der Umsetzung der folgenden Massnahmen die wesentlichen Voraussetzungen für eine gute ÖV-Erschliessung des Kantonsspitals in einem kurz- bis mittelfristigen Zeitraum erfüllt sind:

- 7.5-Min.-Takt auf der Linie 19 (Linienführung aller Buslinien gemäss AggloMobil due)
- Anpassung der Haltestellenanordnung
- Gut sichtbare Wegführung
- Verbesserung der vertikalen Erschliessung (Zusätzlicher Personenaufzug)
- Massnahmen in den Bereichen Kommunikation und Mobilitätsmanagement

8.2 Weiteres Vorgehen

Drei Teilbereiche für das weitere Vorgehen wurden festgelegt:

- Angebot
- Infrastruktur
- Mobilitätspaket

Die folgende Abbildung zeigt, welche Massnahmen in den drei Teilbereichen umgesetzt werden sollen. Der vorgesehene Zeitpunkt der Umsetzung basiert auf geäusserten Absichten der betreffenden Akteure.

Die Finanzierung der Massnahmen ist durch die einzelnen Akteure entsprechend der Verantwortungsbereiche bzw. des Eigentums sicherzustellen.

Der Zeitplan der Projektierung/Auflage und Realisierung der Haltestelle Kantonsspital ist noch zu definieren. Die Verschiebung der Haltestelle und die Realisierung von Lift / Passerelle sind zu koordinieren.

Teilbereich	Massnahme	Verantwortlichkeit	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Angebot / Fahrzeuge	Tangentiallinie 18 (AggloMobil due)	VVL (mit VBL)					Umsetzung	
	Verdichtung Linie 19 (AggloMobil due)	VVL (mit VBL)		Umsetzung früher gemäss Nachfrage			Umsetzung	
Infrastruktur	Lift und ev. Passerelle	LUKS	Machbarkeits- studie	Realisierung				
	Haltestelle	Stadt Luzern (und VVL)	Projektierung	Realisierung				
Mobilitätspaket	Job-Abo	VVL/Passepartout und LUKS (mit VBL)	Planung 2013, Realisierung ab Mitte 2013					
	Fahrgastinformati- ons- system (Echtzeit)	VVL (mit VBL/SBB und LUKS)	Planung	Realisierung				

Abbildung 36:
Umsetzungsplanung kurzfristige Massnahmen

Bemerkung:

Die Verschiebung der Haltestelle Gopplismoosweg steht in unmittelbarem Zusammen-
hang der Realisierung der Linie 18 als Tangentiallinie Ebikon - Littau.

9 Vernehmlassung

Der Schlussbericht zur Vernehmlassung wurde Ende Dezember 2012 an die Mitglieder der Arbeitsgruppe versandt. Neben kleineren inhaltlichen Ergänzungen enthielten die Stellungnahmen folgende Rückmeldungen:

Luzerner Kantonsspital Luzern

- Die Idee der Verlegung der Bushaltestelle mit Erstellung zusätzlicher Liftanlagen und die Durchführung einer entsprechenden Machbarkeitsstudie werden unterstützt.
- Ebenso wird die Prüfung von Massnahmen im Rahmen des Mobilitätspakets befürwortet.
- Die mit Agglomobil due geplante neue Linienführung und Takterhöhung auf der Linie 19 werden als positiv erachtet. Es sei aber zu bedenken, dass nebst der höheren Frequenz auch die Pünktlichkeit (Abfahrt und Ankunft im Bahnhof) für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs von grosser Bedeutung ist. Bei einer künftigen Anbindung des Bahnhofs allein über die Linie 19 soll daher einer Busbevorzugung Richtung Schlossberg eine höhere Priorität als Richtung Kreuzstutz eingeräumt werden.

Tiefbauamt Stadt Luzern

- Mit dem vorliegenden Bericht liegen eine differenzierte Analyse und ein umfassendes Variantenstudium vor.
- Die favorisierte Variante 0+ gemäss Angebotskonzept AggloMobil due wird unterstützt.
- Die vorgeschlagene Verschiebung der Haltestelle "Gopplismoosweg" vor die Kreuzung Spital-/Friedentalstrasse wird begrüsst. Sie entschärft zusammen mit der Verdoppelung des Taktes die Situation für die Kunden um die Haltestelle Jugendherberge.
- Es wird bemerkt, dass für die wegfallende Haltestelle Urnerhof keine Lösung gefunden werden konnte. Aufgrund der geringen Frequenzen von rund 30 Ein- und Aussteigern sei dieser Aspekt aber im Rahmen der Güterabwägung zu relativieren.
- Die im Bericht vorgeschlagene Verschiebung der nördlichen Haltestelle Kantonsspital vor das Parkhaus und die Verbesserung der Zugänglichkeit mittels zusätzlichen Personenaufzugs und gut sichtbaren Wegführungen werden als grosse Verbesserung beurteilt. Der Zugang von der Haltestelle zum Spital ist durchgehend behindertengerecht zu gestalten.
- Die Gestaltung der Haltestelle zu einer Fahrbahnhaltestelle muss noch geprüft werden. Die Auswirkungen des Rückstaus von der Parkhauseinfahrt sind dabei zu berücksichtigen.
- Der Kreditantrag Spitalstrasse, der die Projektierung (2014), die Haltestellenverschiebung Kantonsspital Nord (2014) und die Busspur (2016) umfasst, wurde im Tiefbauamt eingeleitet. Sofern der Stadtrat im Sommer 2013 dem Antrag zustimmt, kann Anfang 2014 mit der Projektierung begonnen und im selben Jahr die Haltestelle Nord neu gestaltet werden.

Verkehr und Infrastruktur (vif) Kanton Luzern

- Der Bericht wird zur Kenntnis genommen, für die Gelegenheit zur Stellungnahme wird gedankt.

Verkehrsbetriebe Luzern (vbl)

- Mit der aufgezeigten Verschiebung und Zusammenlegung der Haltestellen "Gopp-lismoosweg" und "Jugendherberge" kann die örtliche Erschliessung gegenüber den Vorschlägen im Angebotskonzept AggloMobil due verbessert werden. Die Haltestellenverschiebung soll weiterverfolgt werden.
- Die aufgezeichneten Vorstellungen zur Neuordnung der Haltestelle Kantonsspital als Fahrbahnhaltestelle führen zu einer Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Die aktuelle Situation mit zwei Linien, welche ab unterschiedlichen Kanten zum Bahnhof fahren, ist für die Kunden kompliziert und umständlich. Mit einer optimierten Gestaltung des Zugangsbereichs, unter anderem mit einer neuen Liftanlage, verbessert sich der heute mangelhafte Zugang zum Kantonsspital. Dieser Ansatz soll weiterverfolgt werden.
- Aufgrund des neuralgischen Punktes Schlossberg muss im Zusammenhang mit der Spange Nord überlegt werden, wie der ÖV im Zulauf zum Schlossberg priorisiert werden kann. Es wird als schwierig erachtet, den Knoten Friedental- / Zürcherstrasse so zu gestalten, dass die Linie 18 nach links in Richtung Ebikon einbiegen kann. In dem von den vbl verfassten Bericht „Neuralgische Punkte im Luzerner Busnetz 2“ wurde eine wirksame Massnahme in Form einer Busspur entlang der Vallasterstrasse aufgezeichnet. Der Vorteil der öV-Beschleunigung entlang der Vallasterstrasse liegt darin, dass beide Linien (18 und 19) profitieren können. Es wird darum gebeten, diesen Vorschlag zu prüfen.
- Für die Gelegenheit zur Stellungnahme wird gedankt. Es wird gehofft, dass erste Konzeptbestandteile rasch realisiert werden. Für die Erarbeitung der Detailkonzepte wird vonseiten vbl Unterstützung angeboten.